

IRENE PEKÁRY (unter Mitwirkung von THOMAS PEKÁRY), **Repertorium der hellenistischen und römischen Schiffsdarstellungen**. Boreas Beihefte, Band 8. Archäologisches Seminar der Universität Münster, Münster 1999. VIII, 448 Seiten, zahlreiche Abbildungen.

Antike Schiffe und die zahlreichen Aspekte der antiken Schifffahrt insgesamt üben auf viele Menschen schon seit Jahrhunderten eine starke Faszination aus. Entsprechend häufig sind daher die Studien, die sich mit dieser Thematik im Allgemeinen oder bestimmten Einzelproblemen auseinandersetzen. Man hat sogar den Eindruck, dass sich infolge der Neufunde, die namentlich im Bereich der Unterwasserarchäologie in den letzten Jahrzehnten zu verzeichnen sind, das Interesse hieran auch in Deutschland noch beträchtlich vergrößert hat. Ein Indiz liefern in dieser Hinsicht die zahlreichen Wissenschaftsdokumentationen im Fernsehen, neue Zeitschriften (etwa »Skyllis – Zeitschrift für Unterwasserarchäologie«), Museen (etwa »Das Museum für Antike Schifffahrt in Mainz«), Forschungseinrichtungen (etwa die »Deutsche Gesellschaft zur Förderung der Unterwasserarchäologie e.V.«) und diverse Ausstellungen (siehe etwa »Das Wrack – Der antike Schiffsfund von Mahdia« im Rheinischen Landesmuseum, Bonn 8. Sept. 1994–29. Jan. 1995).

Ein aufmerksamer Beobachter der »Szene« wird aber schnell bemerken, dass die Wissensvermittlung zumeist anhand von Leitfunden und -quellen vonstatten geht,

dass – überspitzt gesagt – immer wieder dieselben antiken Autoren, Bildzeugnisse und Wracks zur Illustration herangezogen werden. Dieser Trend lässt sich auch in der altertumskundlichen Forschung beobachten, wo der Seefahrt, namentlich in Abhandlungen zum antiken Kriegswesen und zur Wirtschafts- und Handelsgeschichte, zwar stets ein gewisser Raum zugebilligt wird, zur Beweisführung in der Regel aber nur ein begrenzter Fundus von Bildern und Schriftquellen dient. Fortschritte in Detailfragen, etwa bei der Beurteilung der Schiffstypenentwicklung, der Schiffstonnagen und Frachtgüter sowie bautechnischer Fragen und von ikonographischen Problemen, lassen sich aber nur erzielen, wenn die Untersuchung auf einer umfassenden Quellenbasis vorgenommen wird. In dieser Hinsicht ist zum Beispiel das Verzeichnis der antiken Wrackfunde von A. J. PARKER vorbildlich (*Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces*. BAR Internat. Ser. 580 [Oxford 1992]). Sein Katalog, der 1259 Schiffskörper aus der Zeit vor 1500 n. Chr. umfasst (der größte Teil davon lässt sich der Antike zuordnen), ist gewiss eine gründliche Materialvorlage für mannigfaltige Untersuchungen im Bereich der griechisch-römischen Handelsgeschichte und des antiken Schiffbaus.

Als nicht minder nützlich erweisen sich Zusammenstellungen von antiken Münzen mit Schiffsdarstellungen (vgl. etwa O. HÖCKMANN, *Schiffsbilder auf antiken Münzen*. In: R. ALBERT [Hrsg.], *Rom und Rhein – Macht und Münzen*, Festschr. zum 31. Süddeutschen Münzsammlertreffen 1996 in Mainz [Speyer 1996] 61–82) und jene Werke, die möglichst umfassend das zur Verfügung stehende antike Bildmaterial zur antiken Schifffahrt, d. h. Fresken, Graffiti, Mosaiken, Reliefs und dergleichen vorlegen (vgl. etwa L. CASSON, *Ships and Seamanship in the Ancient World?* [Princeton, NJ 1986]; F. MOLL, *Das Schiff in der bildenden Kunst vom Altertum bis zum Ausgang des Mittelalters* [Bonn 1929]: A IV, BII–XI und C I–III). Besonders das Werk von L. BASCH mit dem bezeichnenden Titel »Le musée imaginaire de la marine antique« (Athen 1987) ist hier Richtungweisend, zumal der Autor die von ihm präsentierten Schiffsbilder mit großer Sachkenntnis und ausführlich bespricht und einordnet.

Da aber auch Basch hinsichtlich der hellenistischen und römischen Schiffsdarstellungen keine komplette Sammlung aller antiken Schiffsdarstellungen bietet, gewinnt der Versuch von I. Pekáry für diesen zeitlichen Bereich ein komplettes Corpus vorzulegen besondere Relevanz. Es ist ihr in mühevoller Recherche und Forschertätigkeit gelungen, Erläuterungen und Literatur zu 1365 antiken Bildwerken zusammenzutragen und diesem Ganzen noch fast 1200 Abbildungen beizufügen. Münzen und Gemmen fanden dabei noch nicht einmal Berücksichtigung; sie sollen in einem späteren Katalog aufgeführt werden. Bei einer solchen Menge an Zeugnissen ist es nachvollziehbar, wenn die Verfasserin auf einen umfassenden Kommentar zu jedem Bild verzichtet. Das Material ist geographisch geordnet (S. 2–409). Dabei erfolgt die Auflistung zunächst nach Ländern, deren Reihenfolge durch die jeweiligen internationalen Länderabkürzungen des Autoverkehrs vorgegeben ist, innerhalb dieser Gruppen nach den Aufbewahrungsorten und hier schließlich nach Gegenständen mit bekann-

ter Inventarnummer und Darstellungen ohne eine solche. Diese Gliederung erscheint sinnvoll, sie setzt aber eine gute Vorkenntnis von internationalen Autokennzeichen voraus. Die Angaben zum Bild sind, wie bereits angedeutet, extrem kurz; sie beschränken sich zumeist auf die Nennung des Fund- und Aufbewahrungsortes, die Abbildungsform (Grabrelief, Mosaik, Graffito etc.) und eine Kurzbeschreibung der Schiffsdarstellung. In den Fällen, wo Details des Fahrzeuges sichtbar werden und Bedeutung haben, werden diese nach gewissen (für die Typenbestimmung wichtigen) Kriterien, etwa der Beschaffenheit von Bug und Heck, erläutert; doch auch hier bleiben alle Ausführungen kurz und stichwortartig. Danach erfolgt – bisweilen – in gesperrter Schrift der Hinweis auf die antike Typenbezeichnung. Abgeschlossen wird das Ganze mit Literaturangaben, die nur für die Schiffsdarstellung (jedoch nicht für das Gesamtkunstwerk, auf dem das Schiff erscheint!) relevant sind sowie – wenn möglich und gut begründbar – von einer Datierung. Gerade die von der Verfasserin geübte Zurückhaltung in der Typenzuweisung und der Datierung ist zu begrüßen, da es nach wie vor Probleme bereitet, antike Schiffsdarstellungen literarisch überlieferten Schiffsskizzen oder geborgenen Schiffsbildresten sicher zuzuordnen, und es bei vielen Bildwerken sehr schwierig ist, sie allein nach stilistischen Merkmalen zeitlich näher zu fixieren.

Drei Sachverhalte erschweren allerdings die Arbeit mit diesem Katalog: Zunächst ist es zum besseren Verständnis für die von der Verfasserin gegebenen Informationen eigentlich unabdingbar, dass der Benutzer ihres Werkes genauere Kenntnis von ihren beiden wichtigen »Vorarbeiten zu diesem Corpus der hellenistisch-römischen Schiffsdarstellungen« besitzt (VERF., *Boreas* 7, 1984, 172–192; DIES., ebd. 8, 1985, 111–126). Nur hier finden wir nähere Erläuterungen und Definitionen hinsichtlich der von ihr herangezogenen Typenbezeichnungen (ihre Angaben auf S. VII f. sind dafür zu dürftig!). Zum anderen ist ein Teil der Abbildungen (ca. 130 Bilder) nicht korrespondierend zu den dazu gehörenden Textabschnitten auf der gegenüberliegenden (linken) Seite angeordnet, sondern in insgesamt 19 Anhängen, die jeweils stereotype Abbildungen bündeln, sowie einen Sonderanhang (mit verschollenen Darstellungen) in den Schlussteil des Buches verlegt worden (S. 410–431). Man wird hierdurch zwar auf Eigentümlichkeiten bestimmter Bildgenres und -themen hingewiesen, verliert aber beim Blättern doch sehr leicht die Übersicht. Am schwersten wiegt aber die schlechte Qualität vieler Abbildungen, was offenkundig auf eine mangelhafte digitale Reproduktion zurückzuführen ist. Bisweilen (vgl. etwa CH-10; DM-82; E-4; F-17; F-54; GB-9 usw.) lässt sich nur erahnen, wie das Schiff in Natura ausgesehen haben könnte.

Dessen ungeachtet behält das Werk seinen großen Wert und es ist schade, dass die Tätigkeit der Forscherin seitens eines renommierten Verlages, der dann wohl auch für eine bessere Bildqualität Sorge getragen hätte, nicht entscheidend unterstützt worden ist. Wir stoßen bei der Durchsicht des Katalogs immer wieder auf bisher kaum beachtete Darstellungen, die uns interessante Details zur Konstruktion der Schiffe vermitteln (vgl. etwa F-14; IL-5; I-R 3; I-Rom V 9; I-S 1; MA-3) und

bzw. oder den Stellenwert der mythologischen und religiösen Bildthemen (Ilias-Episoden, Odysseus und die Sirenen, Charon auf dem Nachen, Jonas-Szene etc.) untermauern. Für Wirtschaftshistoriker sind hingegen die sehr häufigen Szenen aus dem Alltag der Fischer, die Hafenslandschaften und die Bildzeugnisse, die Aufschluss über den Güterumschlag und auf die Ladung an Bord gewähren, von nicht unerheblicher Wichtigkeit. Endlich ist man z. B. in der Lage, in aller Kürze einen kompletten Überblick über alle Schiffsdarstellungen mit Amphoren und Weinfässern an Bord zu erhalten sowie Frachtschiffe eines bestimmten Typs einem konstruktiven Vergleich zu unterziehen. Auch die klassischen Archäologen können dieses Werk mit Gewinn benutzen. Es ist nun möglich, auf breiter Grundlage Studien zur antiken Schiffsskizzenikonographie und -ikonologie zu betreiben und den Realitätsgehalt und die Eigenart antiker Schiffsbilder zu beurteilen.

Das Gesamturteil über das Buch ist somit trotz der dargelegten Kritik günstig: Irene Pekáry hat ein wichtiges Thema aufgegriffen und weit verstreutes Material in einem bis dahin noch nicht gekanntem Umfang zusammengebracht. Beeindruckend ist die Vielzahl an wertvollen Literaturhinweisen, die mit Bedacht gewählt sind und dem Benutzer auch relativ leicht den Weg zu einer qualitativ besseren Darstellung eröffnen. Somit bietet der Katalog eine tragfähige Grundlage für weiterführende und übergreifende Fragestellungen.

Regensburg

Heinrich Konen